

## 第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会議事録

- 日時 平成29年3月21日（火）13時30分～15時50分
- 場所 「大分県トラック会館」 5階 大会議室（大分市向原西1-1-27）
- 出席者 別添「出席者名簿」参照

### I 開会

#### （事務局：大分運輸支局）

- ・開会の言葉
- ・配布資料（1～5、参考資料）

### II 大分労働局 挨拶

#### （大分労働局/金沢労働基準部長）

只今ご紹介頂きました大分労働局労働基準部長の金沢と申します。本日は労働局長が都合により出席できませんので、私の方から協議会の開催に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

本日、委員の皆様方には、年度末のお忙しいところをお集まり頂き、大変ありがとうございます。

また、日頃から労働基準行政の推進に、格別のご理解とご支援を頂いておりますことに、改めて感謝申し上げます。

さて、政府全体の方針としまして、働き方改革が重要な課題となっているところでありますが、特に、昨年の秋以降、過労死・過重労働の防止、あるいは長時間労働の是正などの問題について、非常に社会的な関心も高くなっておりまして、政府を挙げての喫緊の課題となっているところであります。このような状況の中で、昨年12月26日に厚生労働省の第4回長時間労働削減推進本部におきまして、「過労死等ゼロ」緊急対策が策定をされました。これに沿って、「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」として、新たなガイドラインが策定されたところでありまして、これの周知徹底を図っていくこと。また、違法な長時間労働等を複数の事業場で行うなどの企業に対する是正指導を行っていくこと。さらに、メンタルヘルス対策に対する企業への特別指導を行うことなどの取組を推進していくこととしております。大分労働局の平成29年度の行政運営方針におきましても、長時間労働の是正ということを最重点政策として掲げておりまして、特に、この協議会におきましても、これまで議論いただいているところでありますが、自動車運転者、とりわけトラック運転者の長時間労働の是正と労働条件の改善に取り組むことを重点政策として掲げて取り組んでいくということとしております。本日の協議会におきましては、平成28年度のパイロット事業による実証実験の結果報告がなされるとともに、平成29年度のパイロット事業についてご議論いただくこととなっております。このパイロット事業を通じまして、より実態に則した労働環境の改善・整備に繋がるよう努めて参りたいと思います。最後になりますが、本日の協議会におきましても、委員の皆様方には忌憚のないご意見を頂きますようお願い申し上げます。甚だ簡単ではございますが、協議会の開催に当たっての挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

### Ⅲ 議 題

#### 1. トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組について

(前田座長 挨拶)

皆様こんにちは。座長を務めます前田でございます。年度末のご多忙の中、第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会に出席していただきまして、本当にありがとうございます。今のご挨拶にございましたが、昨今のニュースで、それこそこの協議会でこれまで話して来ましたが、運輸等々が我が国の産業経済の将来を担う重要な問題になるということでございます。ニュースのおかげでと言うのはおかしいですが、それが産業経済のみならず、国民の生活の隅々までおよぶ問題であるということが、国民の一人一人が非常に身近な問題として認識するところとなりました。

そういう意味では、本日の会議は、パイロット事業の28年度における事業の実施の結果、それから来年29年度に向けてのパイロット事業をどう進めていくのかということについての議題を、本日も審議をいただきますので、引き続き真摯なご議論をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

議題1「トラック輸送の生産性向上・労働条件改善に向けた取り組みについて」事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：九州運輸局)

・事務局より、資料1に基づき、トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組について説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。只今の説明にご意見・ご質問ありましたら、よろしくお願い致します。いくつか改正点と課題、それらの改善点が求められたという話があったのですが、いかがでしょうか。議題2で大分県の方のパイロット事業の話も出てきますので、それと併せて他県等の例を見ながら、質疑を進めるということでもよろしいでしょうか。

それでは併せて議題2の「大分県地方協議会における平成28年度パイロット事業実施結果について」をお聞きいただき、併せてご意見いただきしたいと思います。それではお願いいたします。

#### 2. 大分県地方協議会における平成28年度パイロット事業実施結果について

・(株)運輸・物流研究室 小野取締役より、資料2-1、2-2に基づき、大分県地方協議会における平成28年度パイロット事業実施結果について説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。只今の議題2、大分県地方協議会、平成28年度パイロット事業の実施結果について説明をいただきました。

小野先生は、(株)運輸 物流研究室に所属で、かつ、この国を挙げて取り組んでおりますパイロッ

ト事業を調査していただき、今日は今ご報告がございましたように、様々な観点から比較しながら綿密な調査・分析の結果を報告されました。先生ありがとうございました。

それでは、只今のご説明に対して、ご質問・ご意見ありましたら、よろしくお願い致します。

#### **(株)運輸・物流研究室 小野取締役**

今回ご協力いただきました構成員の豊後通運ですが、本会議に出席されていらっしゃいますので、感想を1つお願いできたらと思います。

#### **(豊後通運) 中島会長**

豊後通運の中島と申します。今回実証実験で感じた事は、やはり陸路については非常に運行が厳しいと感じております。ただフェリーに乗船できない場合は、陸路を使わざるを得ませんので、この対策をどういう風にしていくか、今後の課題になってくるのではと思っております。そういう中で荷主とこの話を進めていく中で荷主から「トラック運送っておかしいよね」という単純な疑問をいただきました。どういうことかと言いますと、運送に関して、バス・タクシーは法的な既定料金があります。パイロット事業を説明する中で、何故運賃がないのか。基準運賃がないとおかしい。その中で荷待ち時間の削減、付帯作業の有料運賃化というところの幹がないのに枝葉がつけられるのかということ質問されました。これにつきましては、私共も返事のしようがない。手待ち時間の割増があればどこで計算するのか。計算基礎がないのではないかとこのところがありました。そういう面からいいますと、この実証時間をさせていただいて、やはり基準運賃というものが大変大事なのだと、重要なのだと、我々の業界にはやはり基準運賃を設定していただいて、それを逆に下回る業者を取り締まっていたくというような行政の姿勢が、我々の業界にとって、今必要なのではないかと感じました。そういうことによって、労働環境の改善を図って、人材の流入を図る。今大変ドライバー不足が生じておりますので、そういう面で人材の確保を図る方法が一番いいのではないかと感じました。小野先生には、色々なアドバイスをいただきましたことを感謝しております。

#### **(株)鶴見運送 三浦社長**

鶴見運送の三浦でございます。宮崎の方から鶏卵を運んでいるところは、ほとんどフェリーを使って運んでいるようであります。1つはフェリーの収容能力から使用できないというのが、今後の大きな問題になってきます。以前は、別府阪神航路にフェリーが4隻出ていました。今2隻になっております。繁忙期になると常時使っているところであっても断られます。そういったところも考えたもので、フェリーだけではなく、もう1つ踏み込んだ荷役やそういったところの合理化、もしくはフェリーでは無くRORO船対応型のものに乘ればドライバーが乗船しなくてよいということも含めて、もう1歩進んだ可能性があるような事業を提案していただけるとありがたいと思います。

#### **(公社)大分県トラック協会 青木会長**

トラック協会の会長の青木と申します。実証実験で豊後通運と荷主には、このように公表していただいて、本当に感謝を申し上げたいと思っております。ただ長時間労働を考えることの一番の問題点は、やはり改善基準が守れないというところからこの会議が発生したと思っております。九州各県の

トラック協会の会長に、九ト協の理事会で各実証実験を聞きますと、本当に安全な方法でほとんど行っているというのが実態です。当然、私共事業者がこういうパイロット事業をするのは、やはり労働時間が極端にオーバーした分については行いたくない。これは心理的なもので、労働局、運輸局支局も関わるので、そういう観念から悪条件の運行は出ていないのではないかと思います。先程フェリーの話が出ておりましたが、キャパ問題と、便数も減っております、実際には、例えばスポットで長距離輸送が出たときは、フェリー会社に予約をするのですが、すぐには返事が来ないのです。そういうのも通常何台も毎日乗っている事業者は予約が決まっております、スポットで依頼する事業者のスペースがないというのが実情です。予約が取れないものですから、行程が組めないということで、フェリーをやめ、陸を走ることが実態になっています。私共も、現在運行しているフェリーが古いものですから、今度造るときは大型船でキャパを広げていただいて、大きい船を造ってくださいという要望はしております。大阪・関西まではフェリーが就航しておりますが、大分県は、先程、三浦社長がおっしゃったように関東の方は RORO 船しかないものですから、その RORO 船を使っていくのは、今は 20 時間ですが、ドライバーが乗っていけるのは 12 台しか乗れないので、シャーシ送りについてはドライバーがいかないので問題はないですが、問題はドライバーが乗っていくときに、関東からの帰り便のときに、その運転手が大分から関東に向かい、関東から帰り荷を積んで九州に帰るまでがどういう行程にあるのかということが私共の長時間労働の一番の問題になっている。そこを 29 年度の実証実験では、自社がやろうと思っています。こうしたなかで、是非ご理解をいただきたいのは、行きは RORO 船・フェリーを使ったりしますが、帰りは時間的都合と荷主の時間指定に合わせていくのが私共の仕事ですので、どうしても無理なところがありますし、積み込み時間にしても徹底していない。また帰り荷についての指示があって積み込むか場所もはっきりしていないのは、私共一般貨物の帰り荷の貰い方なのです。そういう実情を踏まえ運転手が 1 行程、行って家に帰るまでの行程を実際にも実証していただいて、この長時間労働が荷主を含めて、こういう行程で依頼するのは無理であるというところを持っていき、社会全体の構造として捉えていただきたいと思っています。そうしないと私共の運送の方で労働時間を言っても、特に荷主が農産物・鮮魚関係なら、新鮮なうちに届けなければいけない。そこをどのように荷主も含めてこの協議会で本当の問題点を荷主と私共は話ができるかということが一番の問題であろうかと思います。特に今、働き方改革によって、労働時間、労働基準の三六協定も含めて問題になっていますが、改善基準も含めて、私共は本当に長距離輸送が困難な状況となります。今後、経済に大きな影響を及ぼすことになると思われます。荷主も含めての話で、問題を解決しながら私たちが労働時間を守りましょうという問題にもっていかないと、私どもで対応というのは、非常に労働時間は厳しい問題なろうかと思えます。そこを今日荷主側の方には是非今後の課題として検討して頂きたい。

#### (前田座長)

ありがとうございます。では荷主側のご意見を伺いたいと思いますが、大手の話もできました。大手から運送の方いかがですか。

### **(日本通運(株)大分支店 西原総務次長)**

日本通運大分支店の西原と申します。私今回初めて参加させていただいたのですが、労働時間の改善を見た状況を理解した上で、まさしく今、非常にトラックドライバーの過重労働・長時間労働が社会的に大きな問題になっているというところがございます。単純に私が思うに、私も運輸に従事しながら長時間労働というものは、改善を、色んな対策・やり方を考えてやっているのですが、なかなか改善に向かわない。単純な考えですが、仕事の量に対して従事する従業員の数が少なければ、どうしても1人1人に掛かってくる負担が大きくなる。単純に人を増やせばよいという話になるが、なかなかこれが昨今色んな募集・方法でやっているが、トラックドライバーが不足しているということもよく耳にされると思いますが、なかなか募集をしてもそういう形で方法が非常に少ない。

そういう中で要求される人数が、リードタイムが短くなる一方、運賃の中に先程色々お話にあった付帯作業的な料金も一緒になり、サービスが非常に過重になってきている。こうした中で非常に悪循環、スパイラル的な形で非常に厳しい状況とっております。先程、豊後通運様よりお話があったとおり、バスやタクシーには法的な設定があるなかで、トラック業界には基準の運賃がない。これはある意味自由競争の中で、逆に下限がないような話になると、非常にそこはお互いでサービス合戦が過剰すぎるとお互いがお互いを挫くような結果にもなってくると思っております。やはりそのあたりをある一定の基準を設けるというところからスタートしてくれないと、どうしても従業員の賃金というものは、お客様からいただいた運賃、ここから出ているわけで、最終的にはお客様の運賃も、消費者の方からいただくことになってくると思っております。一概に直ぐにそういう形にはならないでしょうが、やはり社会全体がそういう風潮になるような形・方向性というものを位置づけして、そういう設定を国・機関として取り組みいただいて、社会風潮自体を変えていく必要性はあると感じております。

### **(前田座長)**

ありがとうございます。小野先生のご説明・ご報告を受けて、運送側から貴重なご意見をいただきました。それにつきまして、荷主側からのご意見を拝聴したいと思います。

### **(大分キャノン(株) 寺井課長)**

大分キャノンの寺井と申します。よろしくお願いいいたします。今日お話を聞いて、フェリーを使って時間が縮むということがわかりましたが、その前に2時間の手荷役があるというのが非常に気になります。私どもは荷主の立場ですが、なるべくドライバーの拘束時間を短くするために、手荷役時間を縮めたりする活動を協業しています。先にそれを改善してあげて、ドライバーの負荷もやっぱり下げてあげないと厳しいのかなと思いました。やはり運賃の中で、ドライバー固定の費用になってしまうと、作業の費用がわからなくなってしまい、ドライバーに仕事をやらせてしまうところがありますので、その改善も必要があると思いました。

### **(大分県商工会議所連合会 川村常務理事)**

商工会議所連合会の川村でございます。会員事業所には運送事業者を営む方々もいらっしゃいますけれども、多くがやはり荷主になるのだらうと思われま。この荷主側の意識改革を事業主団体

としてどういう風に取り組めば、業界の労働時間改善等に繋がっていくのか。ここが一番大きな課題であろうと思います。非常に難しいわけではありますが、現在、まさに日本の経済を背負ってらっしゃる流通業界が、今後尻すぼみになることなく発展を遂げていくためには、改善に向けた取り組みを強化しなければならないと商工団体としても思っております。大きな宿題をいただいたような気持ちになっておりますが、荷主の意識改革に向けた取り組みに、これから注力していく必要があるのかなと感じました。

#### (前田座長)

ありがとうございます。まだまだ荷主からのご意見をお伺いしたいのですが、とりあえず28年度のパイロット事業の実施結果に対する運送側・荷主側からのご意見いただきまして、それを踏まえつつ29年度はどうして行くのかということで、次の議題に移りたいと思います。それでは事務局から説明をお願いします。

### 3. 大分県地方協議会における平成29年度パイロット事業について

・事務局（大分運輸支局）より、資料3に基づき、大分県地方協議会における平成29年度パイロット事業について説明が行われた。

#### (前田座長)

ありがとうございました。大分県地方協議会における平成29年度のパイロット事業について、提案がありましたが、ご意見・ご質問ありましたらよろしくお願ひいたします。

#### (株)運輸・物流研究室 小野取締役

この航路については、九州全体としては注目をしております。是非良い結果が出るといいなと思います。やはり関東という大消費地が大分に限らず九州全県遠い地域にありますので。ちなみに、一昨年来、研究していた九州の長距離輸送について、働き方の改革にあるように、平均60時間までの時間外労働とした場合、どのような状況になるのかを計算してみたのです。1週40時間なので30日間の月の場合は、171時間が所定内労働時間に、これに60時間を足すと231時間、22日分の休憩時間（22時間）を足しても253時間にしかならない。293時間という改善基準告示を守るのが困難であると言っている中で、さらにハードルが上がる可能性がある。東京あたりへの回転は15%から20%落ちる。これはトラック運送事業者側の問題ではなくて、荷主側にとっても東京に出荷しているものが2割運べない。結果、商品は作っても売れない。農産品を作っても売れないということに繋がりますので、とっても大変なことになります。そういったときに、RORO船やフェリーの輸送キャパが小さくなっていると聞きましたけれども、有効に活用していかないと、本当に大変な問題になりますので、この航路を対象とした実証実験には期待しております。

#### ((公社)大分県トラック協会 青木会長)

私どももまだRORO船の乗船経験がないのです。10月3日から就航しているのですが、RORO船を使って関東方面に運ぶということで、私どもの名前は結構なのですが、荷主の場合、私どもは

工業製品ですので、大分からあそこに出ているのだという企業秘密的なところがありますので、現場を見るとか写真撮影については、お客さんにも相談しておりますがおそらく無理であろうということですので、ご了解いただきたいと思っております。実証実験では、2・3通りやって、比較対象ができるようなやり方で私ども取り組みたいと思っておりますので、時間がかかりオーバーしたり、この行程はきついということもあろうかと思いますが、その中でRORO船を使って、帰りは大阪からフェリーを利用する方法で帰ってくれば改善されるという結果を出したいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

### (尙)トランスポートサービス・ミエノ 三重野社長)

臼杵の三重野と申します。よろしくお願ひいたします。私も運送会社始めて25年になりますが、先程ございました運賃の部分に関しても、非常に厳しい状況が、逆に25年前に比べて下がっているという状況が事実であります。先程のRORO船に関しましても、少し違う部分にはなりますが、高速道路という部分で先日の会議でもお話しさせていただいたのですが、今の高速道路は深夜割が夜12時から朝の4時。その間は割引される。昔は50%でした。今は30%。大口もしくは多頻度割引など色々な手立てはいただいておりますが、夜の12時付近に中国道・山陽道・東名・名神。その付近を走られるとわかりますが、高速道路のパーキングにどれだけのトラックが入っているか、見られた方もいらっしゃると思ひますが、トラックの枠に入れないトラックが乗用車の枠にずらりと並んでいる。もしくは、出入り口の路線上。もしくは、これはまずいと思うが、バス停付近にまで停まっております。私が考えるところには、この原因は、夜の12時にならないと割引をかきかすためにトラックが高速を降りない。これは高速道路の使用を巡って前回もお願ひしましたが、高速のパーキングを広げればよいのではなく、お金の掛からない12時から4時をもう少し早い時間でお願ひしたい。労働時間短縮の問題を言うのであれば、24時間我々は遊んでいるわけではないのですから、なぜ土日に乗用車の割引が効き、物流を担い仕事をしているトラックの割引がないのかと思ひます。乗務員に対してのリスクもかなり大きいと思ひます。色々な部分で行政からお願ひが出ています。これを守らなければ、トラックは走れないという気持ちでおります。長距離に関わるトラックは本当に止まるということになってくると思ひます。私は、みんなでとまれば怖くないという気持ちで考えたい部分もあります。

それと人手不足といいますが、うちの30台ばかりの会社でありながら、今年5名面接の3名入社予定を今日の時点で2名入っていただきました。入って来てくれる企業は入って来てくれるということだけは、私がいいわけではないと思ひますが、なんか入って来てくれるという部分で感謝しております。だけど入って来てくれた2人を大事に使いたいと思ひます。そのためにも色々な環境を作っていただけるとありがたい、我々企業的にもそういう環境を頑張って作ってはいますけれども、周囲から環境を作っていただければ、例で言いますと、先程言いました高速道路のパーキングでお風呂入った方、いらっしゃいますか。大阪から九州に向かって来る途中で、有料のシャワールームがあるのですが、そのシャワールームが5つくらいしかなく、確か下り車線では3・4ヶ所ぐらいしかない。あれだけのトラックドライバーが休憩する時に風呂に入って休みたいわけです。そういう環境がない。無料であれば私どもも無理は言いませんが、お金を払っているのです。こういう小さい事も大事ではないのかと思ひます。

**(前田座長)**

ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

**(榎鶴見運送 三浦社長)**

1つは我々物流業界、人手不足も含めて車両大型化を進めていこうという方向が、約2年前にトレーラーの車両大型化ということで、45フィートトレーラーまでということが認可されるようになって参りました。全長が13m。今までは海上コンテナ40フィートだったのが45フィートまでということで、これを広げていこう。そして乗務員が少なくなった分、物流量に対応できる環境作りをしましょうということで、フルトレーラーの25m。これがベツレスのトレーラーであるとおそらく2台分の荷台を持ったトラックが走れるということです。これは当面一部のところだけだったと思われませんが、せっかくパイロット事業をやるのであれば、トレーラーもフェリーも調べたのですが、そういうトレーラーを活用していくなかで、先程から出ています荷役作業を、どうやって今後お客さんと話して進めていくことが大事かということです。車両大型化に伴って、今一般の大型トラックが1m10cm、真4角のパレットが16パレット乗ります。しかし、この45フィートクラストレーラーに関しまして、24パレット積みトレーラーが走っております。やはりこれを進めていきなさいというのが、私は今回の国土交通省も含めて、5年先10年先人手不足になったときの対応策として、そろそろ大型化を考えていきなさいと言われていたような気がしています。私も全日本トラック協会のトレーラーハンドブック作成委員の中に出ておりましたので、そう考えながらハンドブックを作成して参りました。先程言いましたRORO船やフェリー輸送というのが有効的になる。フェリー利用の輸送が有効的なのではなく、先に荷役作業であって、フェリーで大型化が進んでいかれる環境作りを今回やっていかなければ、将来ただフェリーを使えばよいというだけの問題ではなくて、やはりどちらが先かというところをこの委員会も含めて、協議会の中で進めて行くのが非常に有効的だと感じながら、話をさせていただきました。

農産物のパレット輸送化というものに関しては現在最低レベルであります。しかしながらパレット輸送化が農産物は全国的に一番遅れているのです。これは先般セミナーがありました。その中にパレット輸送化を進めない限りは、この食品産業の物流に対しては、広がっていきません、環境はよくなっていきませんということも言われているわけであり。そういうことも含めて、今後5年、10年先を考えた時のための、第1歩だと思っておりますので、またコンサルタントの先生を含めてですが、そういった方法も1つ、一緒になって考えていただければと思います。以上です。

**(前田座長)**

ありがとうございました。労働組合関係からよろしいでしょうか。

**(全日本運輸産業労働組合連合会 大分県連合会 新宮執行委員長)**

今回のパイロット事業はこれでよかったのですが、着荷主調整中ということで、全国的に聞いたところによりますと、28件は着荷主が入ってパイロット事業をした。そして20件やられていないということで、是非今回できたら入れていただきたい。先程からありました着荷主の計画によっては、ドライバーの改善基準告示が守れない可能性もありますので、是非着荷主を入れていただく

ということでお願いをしたいと思います。

それと次年度でも、もし問題提起として着荷主側が最終着地の場合もありますが、そうではなくメーカー・一般消費者の方々も、また要望・オーダーで荷主の色んな計画が組まれる可能性がありますので、社会問題として場合によっては、一般消費者・メーカー・最終着地の方々もパイロット事業に参加していただくことができれば、問題提起ではないが、そういった部分も含めてよろしくお願いをしたいと思います。

#### (事務局：大分運輸支局)

只今頂戴いたしました要望、検討事項につきましては、仕様書あるいは受注者の方と検討しながら、比較検討事項、検証事項の中に織り込んだ上でこの事業を進めていきたいと思っております。

#### (前田座長)

ありがとうございました。今まで29年度のパイロット事業と併せた並行して本来やるということをご提案ございました。そうしたことも念頭におきながら、平成29年度のパイロット事業というものを推進したいという事務局からのご提案がありますので、平成29年度のパイロット事業そのものについては、みなさんご賛同をいただけるでしょうか。

平成29年度のパイロット事業推進事業につきましては、事務局の提案通りに、是非青木委員と協力してよろしくお願いをしたいと思います。これまでのご意見は、この後の他の議題に繁栄いたしますので、その時期に併せてよろしくお願いをしたいと思います。

では議題3については、ご承認いただいたということで、進めさせていただきたいと思っております。

では、議題4は「今後の長時間労働対策について」でございます。事務局お願いいたします。

#### 4. 今後の長時間労働対策について

・事務局（大分労働局）より、資料4-1、4-2に基づき、今後の長時間労働対策について説明が行われた。

#### (前田座長)

ありがとうございました。只今のとおり、今後の長時間労働対策について監督署の方からご説明をもらいました。ご質問・ご意見はありますでしょうか。

#### (株)NBS ロジソル 十時会長)

只今の労働基準監督署の方から、労働時間の適正な改善ということで説明がありました。我々も鋭意労働時間の改善に努めておりますけれども、前回も言いましたけれども、我々ができる範囲というものは非常に限られているわけです。やはり荷主の協力がないと労働時間の改善はできないということで、荷待ち時間、あと非常に運送以外の付帯作業という負荷が増えてきております。全部の作業をやらないといけない。それは運賃に入っていますという形で運送以外の部分の負荷というものが非常に荷主サイドの要望によって増えてきているという状況でございますので、これを労働基準監督署としても、我々運送業界だけではなく、荷主にも同様の指導をしていただきたいと思います。

ものが我々の希望でございます。以上です

**(前田座長)**

よろしいでしょうか。労働時間短縮は経営者・指導者の意識の部分に関わってくることでよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、議題5に参ります。議題5は先程少し申しましたが、「荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換会に関わる分科会の設置について」でございます。事務局お願ひいたします。

**5. 「荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換分科会」の設置について**

・事務局（(公社)大分県トラック協会）より、資料5に基づき、「荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換分科会」の設置について説明が行われた。

**(前田座長)**

只今、分科会設置について事務局からご説明がございました。ご質問・ご意見いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは、平成30年度から始まるということになっております”ガイドライン策定”の参考となるような有意義な意見交換が行われることを期待しまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、次の議題6・その他に移らせていただきます。参考資料に従いまして、事務局ご説明・ご案内をお願ひいたします。

**6. その他**

・事務局（九州運輸局）より、参考資料に基づき、「九州運輸局物流効率化政策推進本部の設置及び取組内容」及び「ラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレート」について説明が行われた。

**(前田座長)**

ありがとうございました。参考資料について、事務局からご説明がありました。ご質問・ご意見ございましたら、よろしくお願ひいたします。

これで以上予定しております議事が終了いたしました。全体を通して何かご意見・ご質問ございましたらどうぞお願ひいたします。

**(センコー(株)北九州支店 富永支店長)**

センコーの富永と申します。都度お話すればよかったのですが最後になってしまいました。

最初のパイロット事業なのですが、運転者の労働実態の中で、これは第3回の時に言わせていただいたのですが、トラック輸送における取引環境と労働時間の改善というものは、我々業界も悪いのですが、バブル崩壊以降25年かけて、商習慣というものが大切になってきて必要な時期に必要なものを届ければいいのかというものが主流になってきて、それが当たり前になってきている。この3ページの勤務パターンを見ても、私から言うと大分から10t車で関西に行って、4ヶ所を配送して帰ってくる。ちょっと見ると関西地区で4時間走り回っているのです。私はこれ

が異常だと思えます。これがやはり長労働時間。これは荷主からの要請ですから、最初に言いましたように今はしょうがない時代です。ただ、本当に労働時間を考えるときには、この商習慣自体が本当は改善しないと何も改善はしません。そのあたりを肝に銘じて今後進めていただきたいと思えます。それから中島会長からも話がありましたけれども、これも3回の時に申し上げました。マイクロバスの重大事故が起きたときに、私も勉強不足なのですが、あの業界で基準運賃があると、最低料金というものが設定されていると初めて知ったわけです。これは規制緩和の中で、いわば車が5台あれば、誰でも起業できます。現実では2台、申請の時は5台しているが、実務用として2台動いていても、それは会社として認められているという実態もありますので、それも含めるとやはり再三出ているトラックのドライバー不足。所謂体質改善、環境改善。そのあたりも含めると賃金も上げていかないといけない。これは最終消費者にかかることですが、やはりそのあたりも覚悟してやっていただかないといけない。そのためには、トラック業界の認可運賃ではありませんが、認可運賃の時代でも守れていない現実はありますが、基準運賃を定めていただいて、そのあたりと政令でも省令でもなんでも構いません。義務化するような方法をしないと、これは私も最終消費者ですから、消費者としてそのあたりの覚悟を持っていただかないと、政府の方でいくら、あの事故が起こったときに、トラック業者が悪いような感じで時間管理をされても、それは全くトラックのドライバーに対して、どうしてもし寄せがいくような部分がありますので、そのあたりを全体的に考えていただいて、手を組んでいただければと思います。こういう会議が通過点だけでなく、是正化として残せるような議論をお互いにしていただかないといけないと考えておりますので、それも含めてお願いをしたいと思えます。以上です。

#### **(前田座長)**

ありがとうございました。今日の会議で出ました荷待ち時間・基準運賃・付帯作業。それが課題になっているということ、改めて提案していただきました。今日の議題も引き続き重要な議題として考えていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

それでは、本日の議事はこれで終了させていただきます。

委員の皆様には、貴重なご意見をありがとうございました。それでは、このあとの議会運営を事務局にお任せいたします。

#### **IV 閉 会**

##### **(事務局：大分運輸支局)**

前田先生、ありがとうございました。最後に、協議会の閉会にあたりまして「九州運輸局 家邊自動車交通部長」より一言ご挨拶申し上げます。

##### **(九州運輸局 家邊自動車交通部長 挨拶)**

九州運輸局自動車交通部長の家邊でございます。本日は年度末のお忙しい中、本協議会にご参集いただきましてありがとうございます。また長い時間、熱心にご議論いただきまして、大変ありがとうございます。トラック運送事業におきまして、今現在運転者の労働環境として、他産業と比べ

て、長時間の労働が付く傾向があること。低賃金の傾向があるというような状況の中で、ネット通販の拡大に伴いまして、運転者不足の課題など、様々な課題が深刻化しているということと承知しております。そういった課題を今すぐに解決するのはなかなか難しいと思っております。本日も皆様からご意見いただいておりますが、そういった課題を行政とトラック事業者、荷主、関係者全員が協力しながら、1つ1つ確実に改善していくことが重要なのだと考えておるところです。本協議会におきましても、今年度から全国各県でパイロット事業を開始しております。大分の事例の他に多くのパイロット事業におきまして、荷主の協力を経て、荷物の指定時間の変更をしたり、パレット化を進めたことによって荷待ち時間・拘束時間の短縮等の成果が生まれているようなものも出てきております。ただやはりそういったパイロット事業を実際の運行に反映していく中でも更に課題があって、なかなか簡単にはいかないことだとは思いますが、こういう取り組みを通じて1つ1つ問題を解決していきたいと思っております。来年度も青木会長も含め、皆様にご協力いただいて、パイロット事業を実施いたしますので、引き続きどうぞご協力よろしく願いいたします。

また、先程事務局から話がありましたけれども、今年1月に九州運輸局としまして、物流効率化推進本部というものを設置しております。こちらの方でモーダルシフトを初め、中継輸送など物流効率化に資する取り組みを事業者がなされる際に、何か課題がある、制度的な問題がある場合に九州運輸局内に自動車交通部だけでなく、物流倉庫担当、船の担当、鉄道の担当。関係者がみんなで智恵を出し合って、何か解決できる方法がないかということを考えていくような組織を設置しておりますので、パイロット事業に関わらず、実際に物流効率化を進めるにあたって、何かご提案・ご意見等ございましたら、ご連絡いただければ幸いです。繰り返しになりますが、トラックドライバーの不足。あとは長時間労働が、このまま深刻な状態が続きますと物流機能が停滞する恐れもがございます。そういった中で引き続きトラック事業者と荷主の相互理解に努めて、協力関係を築いていくことが重要だと思いますので、是非ともご理解・ご協力をお願いいたします。

次回の協議会が来年度ということになりますけれども、今後も委員の皆様方には改善に向けた議論を進めていただきまして、九州運輸局といたしましても、そういった取り組みを精一杯やっておりますので、ご協力賜れば幸いです。本日はありがとうございました。

#### **(事務局：大分運輸支局)**

ありがとうございました。委員の皆様方におかれましては長時間にわたり熱心なご議論をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として活かしてまいりたいと思っております。なお、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成のうえ委員の皆様にご確認頂き、九州運輸局のホームページにて公表させていただきますのでよろしくお願いいたします。また、次回の開催はパイロット事業の進捗状況を見極めながら中央協議会の動向と調整しつつ日程等を調整させていただきます。その際はよろしくお願いいたします。

本日は、長時間の議論、誠にありがとうございました。